

未来を考える力を **気仙沼復興レポート④⑥**

大島架橋とターミナル計画

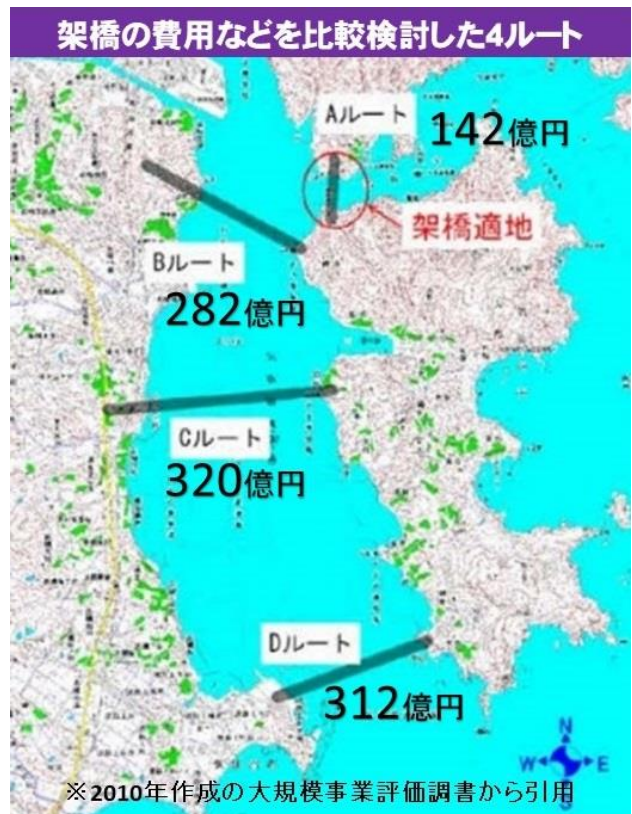
復興のシンボル事業として 2018 年度の開通を目指す気仙沼大島架橋事業。震災直前に事業化され、震災後には「命の道」として急ピッチで工事が進められている。橋は島の振興という期待とともに、観光客の増加などによる課題も懸念されてきた。そこで登場したのが大島ウエルカム・ターミナル構想だ。産直施設やバスターミナルをはじめ、モール、駐車場、トイレが揃う施設である。しかし、ここにきて橋の開通にアクセス道の全線完成が間に合わず、ウエルカム・ターミナルの完成も開通から 1 年以上遅れることが判明。復旧・復興事業と震災前からの課題が重なり、開通まで残り少ない時間での対策が求められている。

■ 開通まで 1 年 3 カ月

東北最大の有人島である大島と本土の最短距離はわずか 300m 程度。そこを結ぶ大島架橋事業は半世紀の悲願であり、震災前には工事のための車両待避所設置が少しずつ進められていた。そして震災直前の 2011 年 1 月 7 日に、宮城県の行政評価委員会大規模事業評価部会が「事業実施は妥当」と答申。県はアクセス道整備を含めた総事業費 142 億円のうち 2 億 5000 万円を新年度当初予算に計上した。

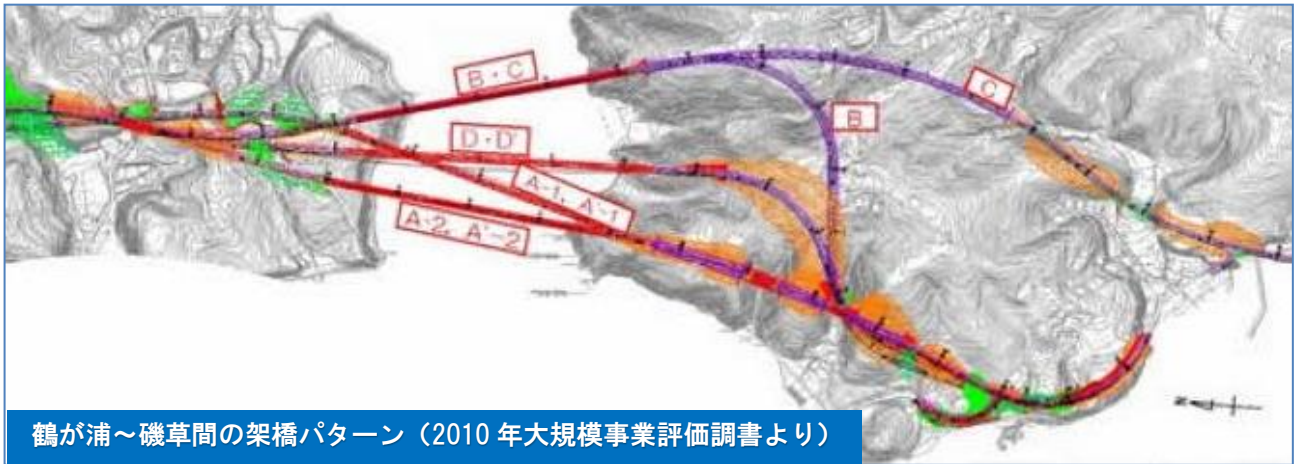
震災当日の地元・三陸新報一面トップには、大島で開かれた説明会で測量・調査に入ることが了承された記事が掲載された。その日は県議会で大島架橋設計検討委員会条例の審議も行われていた。

この大規模事業評価部会では、最短ルートのほか、松岩、面瀬、階上の架橋ルート（右図）も比較検討した。最短ルート以外は事業費が倍以上になったほか、湾内への橋脚設置による海流変化、多額の漁業補償が課題に挙げられた。さらに最短ルートで架橋する計画の中でも 8 パターン（次ページに図）で利便性やコストを比較した。答申に



は、橋の開通による環境変化、地域振興などへの気仙沼市や地域住民と十分に連携して対応することを求める意見も付された。

当時の計画では小々汐から磯草まで橋への新たなアクセス道を整備し、その前後の区間は海沿



この現県道（大島浪板線）を利用することにして
いた。しかし、震災によって大島が孤立したこ
とで、その計画を大幅に見直した。防災道路として
津波対策を図るとともに、大島側は浦の浜まで、
鹿折側は国道 45 号まで延長してアクセス道を整
備することにした。総事業費は 220 億円に膨らん
だが、震災復興のシンボル事業の一つとして復興
予算からの約 9 割も確保でき、開通時期を変更せ
ずに事業を進めることになった。

大島架橋事業の変更点		
	震災前	震災後
事業費	141.6 億円	220 億円
延長	小々汐～磯草 2,960m	国道 45 号～浦の浜 8,000m

■ 定期船は廃止へ

新たなルートは、鹿折側で仮設住宅や再建住宅
の解体・移転が必要になったり、大島側で防潮堤
計画との調整が難航したりして工事に入るのが
遅れた箇所もある。特に磯草から浦の浜にかけ
ての防潮堤は住民との合意形成に時間がかかり、
一部は道路を兼用する防潮堤に変更された。より
安全な島の中央ルートを粘り強く訴える住民も
いた。

気仙沼大島大橋として 2012 年 1 月に架橋事業
の着工式、2014 年 11 月に橋本体工事の着工式
が行われた。橋の本体は、朝日町の商工岸壁で組
み立てられ、今年 3 月に架設された。橋の長さ
は 356

m。10 月には橋の上を歩ける現地見学会もあ
り、島の住民が笑顔いっぱい参加した。鶴が浦、
亀山から橋の愛称を「鶴亀大橋」に、鹿折側は
地名から「浦島トンネル」、大島は龍宮伝説に
かけて「乙姫トンネル」と名付け、全体を「気
仙沼大島龍宮海道」とした。

橋が開通すると、フェリーだと 30 分かか
っていた市役所まで、車なら 20 分で行けるよ
うになり、船の待ち時間も不要になる。橋が架
かった離島の観光客は平均 2 倍、最大 10 倍に
なったという事例をもとに、県の想定では大島
の年間観光客は 32 万人（船乗客の約 4 割）か
ら 71 万人に増え、経済波及効果は 78 億円に
もなると試算されている。

その一方、橋の開通と合わせて大島汽船の
定期船事業は廃止されることが決まっている。
路線バスを普通に運行すると運賃が高くなるた
め、車を運転できない高校生や高齢者の足の
確保が心配されている。なお、大島汽船は震
災後、工事車両のフェリー利用によって業績が
好調で、震災後は不動産事業も手掛けるよ
うになった。

■ 振興推進会議の提言

橋の開通に向けて、2008 年 9 月に「気仙
沼大島振興と架橋を考える懇談会」を設置し
て課題を抽出し、2010 年 8 月からは気仙
沼大島振興推進会議（菅原昭彦委員長）に切
り替えて具体的な取り組みの検討を始めた。
震災によって会議を休止

したものの、2014年12月に再開し、地域振興、生活基盤、生活安全、産業振興の4部会で議論を重ねてきた。

今年4月の第4回会議では、空き家を利用した移住希望者やセカンドハウス希望者へのPR、海水プールなどアイランドテラピー構想の具現化、亀山リフトのゴンドラ化、温泉掘削などが提案された。今年7月には菅原茂市長へ報告書を提出することにしていたが、提出が遅れている。本来なら2011年3月の提出を目標としており、震災によって6年以上も橋開通への具体的対応が遅れたことになる。

震災は時間だけでなくマンパワーも奪った。大島の人口は2011年2月末で3249人(1121世帯)だったが、今年9月末には2538人(1035世帯)へと2割も減少。高齢化率は震災前から10%も上昇して48.5%と市内最高(市平均は36.2%)となった。なお、1990年の人口は4597人で高齢化率は16.3%だった。



浦の浜の現在①と完成後のイメージ②



高齢化はまちづくりの方向性に影響を及ぼしている。大島地区自治会連絡協議会が専門家の支援で2013年1月に実施したアンケートでは、大島にほしい公共・商業施設のトップが福祉施設、2位は医療施設、3位も温浴施設で、ようやく4位に道の駅が登場する。橋が開通した後、大島小・中学校を鹿折小・中学校へ統合する計画もあるのだ。

2008年に全島民を対象に実施したアンケートでは、架橋への期待とともに不安もにじみ出た。特に心配されたのは①交通事故や交通マナーの悪化②犯罪の増加③騒音やごみの問題④駐車場の不足や交通混雑一だった。

■ ウェルカム・ターミナル構想

橋の開通を見越して、気仙沼市は震災復興計画の重点事業に「大島ウェルカム・ターミナルの整備」を盛り込んだ。道の駅、産地直売所、観光案内所、バス・タクシープール、災害時の一時避難

所などの機能を総合的に備えたターミナルとして、船の発着所と車のアクセスルートの合流ポイントへの整備を想定していた。

市は2012年度に基本構想の策定に着手し、場所を浦の浜の防潮堤背後地に絞り、具体的な施設内容などを検討するため、2016年には住民代表による「大島ウェルカム・ターミナルに関する懇談会」を設置した。この中で、橋開通後の将来的な交通量を1日1700~2700台、先進事例から橋開通直後はその6倍になることを想定し、駐車場の規模やトイレの数を検討してきた。そして2016年度末に基本計画を固めた。

市が整備するウェルカム施設(420㎡程度)には農産物などの販売スペース、コミュニティカフェ、観光案内、バスなどの待合室、トイレなどを配置。モールには飲食店や物販店など6店が出店す



る予定だ。バス停留所、大型車を含めて約 100 台分の駐車場も整備する。地盤改良を含めた約 1.1ha の造成に 6800 万円、施設整備に 2 億 4000 万円など、総事業費は 3 億 8000 万円を計画している。財源は復興交付金（効果促進事業）で国から全額手当てされる分、復興庁との調整にかかっている。

■ 防潮堤完成は 2019 年度末

海と陸の玄関口となる浦の浜を建設地に選んだウエルカム・ターミナル構想は、浦の浜の防潮堤計画と一緒に議論された。防潮堤計画が決まらなければ、その背後地を盛土して整備するターミナルの計画も固まらなかったためだ。

しかし、海の恵みとともに暮らしてきた大島の住民はコンクリートの防潮堤に対する抵抗感が強く、最終合意は今年 2 月まで遅れた。複数の事業を一体的に議論するため、「大島浦の浜・磯草地区復興懇談会」を設置。粘り強い交渉の結果、海抜 7.5m の防潮堤の表面のほとんどが覆土によって緑化され、堤防高も当初の計画より 0.3m 下がった。防潮堤の位置も大幅にセットバックすることになった。

ターミナルの敷地は堤防高と同じ高さまでかさ上げすることで海を見晴らせる。防潮堤の海側も覆土して緑地公園にする。防潮堤の事業費は

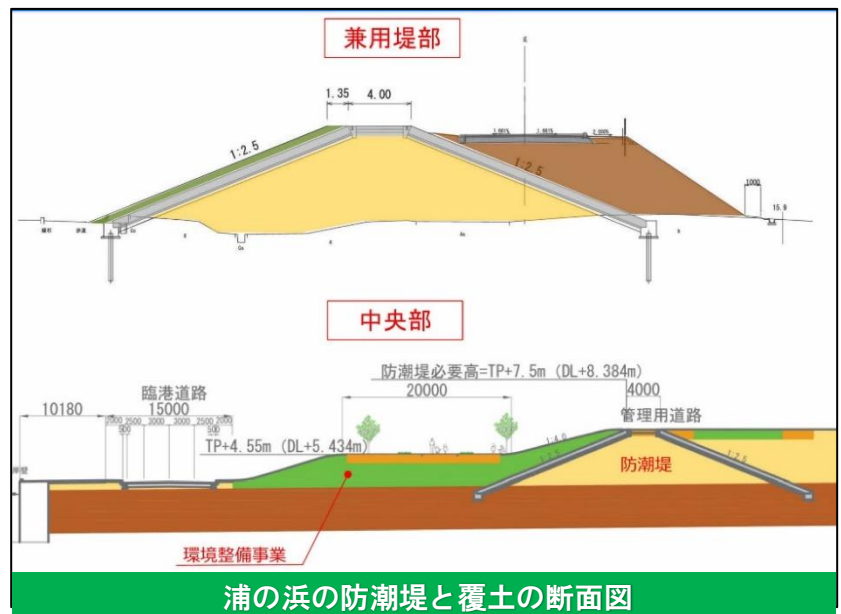
約 20 億円、海側の覆土など環境整備で約 6 億円。2019 年度末の完成を予定している。

■ 橋開通に間に合わず混乱

今年 11 月に開かれた防潮堤、架橋、ウエルカム・ターミナルの合同説明会は、大島住民の不満の声で包まれた。橋の開通は 2018 年度末と予定通りだったが、アクセス道がすべて完成するのは 2 年後の 2020 年度、浦の浜の防潮堤の完成は 2019 年度となり、それに伴ってターミナルの完成が 2020 年度 4~6 月にずれ込むことが説明されたからだった（6 ページにスケジュール表）。

橋の開通によって観光客の急増が予想されているのに、それを受け入れる環境が整っていないければ、渋滞の発生、トイレの不足などで島内の混乱を招きかねない。駐車場もトイレもターミナルに計画しているため、アクセス道とターミナルの遅れは島の振興に大きな影響を及ぼすことが心配されている。

橋を含む県道は波板橋付近から大島の磯草までの 5.5 km 区間は予定通り 2019 年度末に開通する。波板橋から国道 45 号までの 1 km は 2020 年度、磯草から浦の浜までの 1.5 km は 2021 年度の完成を予定。ウエルカム・ターミナルはこの県道と防潮堤の間を、県道の残土で盛土する計画だったため、影響を大きく受けたのである。



別の事業から出た残土を活用し、防潮堤が完成する前から背後地の盛土を始めたりすることで遅れを最小限にするが、今年3月に策定した基本計画では橋の開通に間に合わせるスケジュールを示し、心配する意見に対しても同じ説明を繰り返してきただけに、遅れの発表を聞いた住民の落胆は大きかった。

■ 亀山山頂へゴンドラ案も

浦の浜と亀山の山頂（標高 235m）を結び、年間約 3 万人が利用した亀山リフトは津波と火災で失われたが、災害復旧の対象外となっているうえに、震災前も赤字運営だったことから復旧の見通しが立たずにいた。亀山の山頂からの眺望は貴重な観光資源だが、アクセス道は狭く、駐車場がほとんどない状態のため、対応策が求められている。

市はペアリフトの建設事業費を約 4.2 億円、雨天にも対応できるゴンドラだと 8.3 億円の想定し、ゴンドラの実現を目指している。国に財政支援を要望し続けているが、整備後は公設民営での運営を見込んでおり、ランニングコストの負担も課題となっている。地元からはリフト跡を階段にするアイデアも出ている。

亀山への交通手段については、2013 年度の内閣府の「被災地における P F I を活用した観光拠点施設整備等事業に関する支援等業務」で検討されている。この業務ではウエルカム・ターミナルの整備と運営だけでなく、民間の資金や経営能力を活用する「P F I」による亀山リフト再生とシャトルバス運行などを比較して課題を整理した。

亀山山頂への総客手段は 30 人乗りのロープウェイ、シングルタイプのリフト、ペアリフト、36 人乗りのシャトルバス（電気自動車）で比較。橋開通後の年間観光客は 10 万人と想定した。このとき示された概算導入費用はロープウェイが 7.5 億円、リフトはシングルとペアともに 3.2 億円、シャトルバスは 2 台で 1.25 億円、年間の維持管理費用は概算でロープウェイが 5544 万円、リフトは 4400 万円、シャトルバスは 1000 万円。総合

大島架橋を巡る経過	
1967 年 10 月	県勢発展計画策定
1983 年 1 月	県離島振興計画策定
1987 年 4 月	気仙沼大島架橋促進期成同盟会設立
2001 年 3 月	県土木行政推進計画策定。大島架橋の完成を 2018 年度に位置づけ
2008 年 2 月	事業化へ向けた地元説明会で「平成 30 年度の完成を目指す」と説明。大島会場には 370 人が出席。「大島にとって記念の日となった」と感謝
3 月	架橋情報誌「大島かけはし」創刊
9 月	気仙沼大島振興と架橋を考える懇談会スタート
2009 年 4 月	県道大島浪板線小々汐工区事業着手
2010 年 8 月	地元説明会で橋のタイプなど説明 気仙沼大島振興推進会議を設立
2011 年 1 月	県行政評価委員会大規模事業評価部会が「事業実施は妥当」と答申
3 月	震災 2 日前の 9 日に測量に入るための説明会を開催。翌月の大島振興推進会議で基本方針案を作成することになっていた 見直しルート案を地元へ説明
7 月	県道大島浪板線大島架橋設計検討委員会で橋梁形式を中路アーチ橋に決定
10 月	
2012 年 1 月	大島架橋事業着手式
2014 年 11 月	大島架橋本體工事着工式 鶴亀大橋などの愛称決定
2015 年 3 月	三ノ浜地区の一部区間を暫定供用
6 月	大島浦の浜・磯草地区復興懇談会スタート。ウエルカム・ターミナル、防潮堤、県道の合意形成を目指す
10 月	公共事業評価部会が浪板工区道路改良事業の継続を妥当と答申
2017 年 2 月	浦の浜防潮堤計画に合意
3 月	大島大橋を架設（商港から運搬）
5 月	ウエルカム・ターミナル運営検討会設置
11 月	説明会で県道の全通、ウエルカム・ターミナルの完成遅延を説明

評価では導入の容易さと経済性に優れたシャトルバスが1位で、再建することで復興のシンボルとなるリフトのペアが2位、シングルが3位、開発行為が必要で財政負担も懸念されるロープウェイは4位だった。シャトルバスだけが維持管理と運営部分で独立採算がとれると確認された。

■ 島全体のプランニング

市は2018年度の開通に続き、2020年度と見込む三陸道の全線開通、さらに亀山リフトへのゴンドラ整備と大島が観光客でにぎわい続けることを期待している。すでに小田の浜に大型バスの駐車場を整備したりしているが、島全体の観光客の受け入れ態勢が整わず、住民の不安が募っている。そこに県道整備とウエルカム・ターミナルの遅れが加わり、残り少ない時間で市を挙げた取り組みが求められている。

このままだと、橋が開通しても大島は工事現場だらけになってしまう。今後は、ウエルカム・ターミナルが完成するまでの応急的な駐車場やト

イレの用意などを検討するが、そこで大切なのが住民との情報共有である。そのためのマンパワーが不足しており、震災後のまちづくりを支援し続けてきた大島みらいチーム（大学教授らで構成）をはじめ、民間の力も取り入れる仕組み構築したい。

そこで提案するのが、橋開通に向けた専門職員を大島支所に配置するなどの思い切った対策である。そして、制約のある復興予算だけに頼らず、自主財源を用いてでもこのチャンスを生かす意気込みがほしい。本来なら40億円以上の借金をして架橋事業費を工面しなければならなかった宮城県も、ハード面だけでなく、ソフト面での復興策を全面バックアップしてもらいたい。橋開通に向けた短期的なビジョンとともに、その先を見据えた長期ビジョンも忘れてはならないだろう。

過去の気仙沼復興レポートは気仙沼市議・今川悟ホームページで公開中。<http://imakawa.net>

